



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Nr. 14/15

27. Juli 1953

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, welche die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren; er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitungen veröffentlicht.

Auf die Richtigkeit der Angaben wird grosse Sorgfalt verwendet, doch können wir nur für Nachrichten über die Tätigkeit der ITF und ihrer Gewerkschaften die Verantwortung übernehmen. Im Pressebericht erscheinende Meldungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

I T F

Omer Becu wird
Präsident des IBFG

(ITF) Der Generalsekretär der ITF, Omer B e c u, wurde anlässlich des vom 4. bis 11. Juli 1953 in Stockholm

durchgeführten dritten Weltkongresses des Internationalen Bundes Freier Gewerkschaften zum Präsidenten dieser Organisation gewählt. Kollege Becu wird damit Nachfolger von Sir Vincent Tewson, der dieses Amt seit 1951 innehatte.

Tagungen des Exekutiv-
komitees und des
Generalrates der ITF

(ITF) Das Exekutivkomitee der ITF tagte am 29. und 30. Juni in Kopenhagen. Der Generalrat trat am 1. und 2. Juli in derselben Stadt zusammen.

An der Tagung des Exekutivkomitees nahmen teil: R. Bratschi (Schweiz), A. Deakin (Grossbritannien), R. Dekeyzer (Belgien), P. Ferri-Pisani (Frankreich), T. Gomez (Spanien), I. Haugen (Norwegen), H. Jahn (Deutschland), H.J. Kanne (Niederlande), A.E. Lyon (Vereinigte Staaten) und O. Becu (Generalsekretär) als Exekutivkomitee-Mitglieder, W.J.P. Webber (Grossbritannien) als Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses und P. Tofahrn (Stellv. Generalsekretär). Mit Ausnahme von A. Deakin und H. Jahn nahmen obige Kollegen auch an der Generalratssitzung teil, der ausserdem beiwohnten:

H. Blomgren (Schweden), E. Borg (Dänemark), G. Devaux (Vorsitzender der Eisenbahnersektion der ITF), A. Fiorini (Italien), H.W. Franklin in Vertretung von J.G. Baty (Grossbritannien), F.H. Hall (Kanada), H. Hildebrand (Deutschland), G. Huber

(Deutschland), K. Klus (Deutschland), F. Knowles (Grossbritannien), R. Lapeyre (Vorsitzender der ITF-Sektion für Zivilluftfahrt), J. Leurs (Luxemburg), H. Lundberg (Vereinigte Staaten), T. Nischimaki (Japan), A. Thaler (Oesterreich), E. Welter (Saar) und G. Widing (Finnland).

Die Kollegen Baty und Deakin (beide aus Grossbritannien), H. Jahn (Deutschland) und Petroulis (Griechenland) konnten an der Generalrats-tagung nicht teilnehmen.

Der Generalrat begrüßte folgende Beobachter: Hal C. Banks (Kanadische Seeleute), H.A. Chappell (Kanadische Eisenbahner), Marco Hirigoyen (Kubanische Transportarbeiter) und P.R. Singh (Indische Eisenbahner).

Die Tagungen des Exekutivkomitees und des Generalrats verfolgten den Zweck, die Tätigkeit der ITF seit dem Stockholmer Kongress zu prüfen und das Arbeitsprogramm für die nächste Zukunft festzulegen. Die jüngsten Ereignisse in Deutschland und der Tschechoslowakei hatten die Konferenzteilnehmer tief beeindruckt und veranlassten sie, einen Meinungsaustausch über ihre Gründe und Bedeutung durchzuführen. Es wurde über jeden Zweifel hinaus festgestellt, dass der Aufstand der Arbeiter in diesen beiden Ländern spontan war. Man war allgemein der Auffassung, dass er einen Wendepunkt in der europäischen Geschichte darstellt. Die mörderische Niederschlagung des Aufstandes und die unerhörten Leiden der Arbeiterschaft in der Ostzone Deutschlands und in der Tschechoslowakei, aber auch der zahlreichen Flüchtlinge, erregten lebhaftes Besorgnis. Der Generalrat gab seinen Auffassungen in folgender Entschliessung Ausdruck:

"Der am 1. und 2. Juli 1953 in Kopenhagen tagende Generalrat der ITF erklärt zu den Ereignissen in Ostdeutschland und in der Tschechoslowakei:

Die spontanen Aufstandsbewegungen in Ostdeutschland und in der Tschechoslowakei bekunden den Willen der arbeitenden Massen dieser Länder, ein Regime zu stürzen, das auf Unterdrückung, sozialem Rückschritt und Versklavung begründet ist. Die Ereignisse haben bewiesen, dass die Existenz dieser Regierungen nur gesichert ist durch die Waffengewalt einer fremden Macht.

Der Generalrat brandmarkt den verabscheuungswürdigen Charakter der Niederschlagung des Aufstandes durch die totalitären Militär- und Polizeikräfte und verneigt sich mit Ehrfurcht vor den Opfern der Barberei.

Der Generalrat erklärt seine volle Solidarität mit den tapferen deutschen und tschechischen Arbeitern und grüsst die unterdrückten Arbeiter aller Länder, die der Freiheit beraubt sind. Der Kampf der Arbeiter der freien Welt ist eins und sein Einsatz sind die Freiheit und Würde des Menschen, die Gerechtigkeit und die Demokratie."

Volle Beachtung wurde den Berichten über die Lage der angeschlossenen Organisationen geschenkt, die -- besonders in Frankreich, Italien und Asien -- mit besonderen Schwierigkeiten kämpfen. Mit grosser Genugtuung wurde zur Kenntnis genommen, dass die Bemühungen um die Schaffung starker nationaler Seemannsorganisationen in Indien und Pakistan Früchte zu tragen beginnen. Einstimmig beschloss der Generalrat, die angeschlossenen Organisationen zu einer besonderen Anstrengung aufzufordern, um die bedeutenden Geldmittel zu beschaffen, die es der ITF gestatten werden, diesen und anderen notleidenden Organisationen zu Hilfe zu kommen.

Auch soll die Tätigkeit der ITF in Asien dadurch eine Ausdehnung erfahren, dass möglichst bald eine Konferenz von Vertretern asiatischer Eisenbahnergewerkschaften einberufen wird.

Aus dem Bericht über die Beziehungen mit afrikanischen Gewerkschaften war zu entnehmen, dass nur langsam Fortschritte erzielt werden, weil die afrikanischen Arbeiter wenig Vertrauen in internationale Organisationen haben, in denen die weisse Rasse vorherrscht. Das Sekretariat wurde beauftragt, seine Bemühungen fortzusetzen, um die afrikanischen Transportarbeiter davon zu überzeugen, dass sie den Kampf um die soziale Emanzipation Hand in Hand mit den Arbeitern der Industrieländer führen müssen und dass sie von den Diensten der internationalen Gewerkschaftsorganisationen -- und insbesondere der ITF -- möglichst intensiven Gebrauch machen sollten.

Die vom Sekretariat unternommenen Schritte, um die Rückgängigmachung von Entlassungen und anderen gegen Mitglieder des tunesischen Eisenbahnerverbandes verfügten Massregelungen herbeizuführen, haben einige Ergebnisse gezeitigt, die mit grosser Genugtuung zur Kenntnis genommen wurden. In diesen Bemühungen trat aber auch die Unnachgiebigkeit einer machtvollen tunesischen Eisenbahngesellschaft zutage, die bisher noch keine wirklichen Konzessionen gemacht hat, obschon die französische Regierung die Forderungen der ITF unterstützt. Die Bemühungen müssen deshalb fortgesetzt werden. Sollte ihnen der Erfolg versagt bleiben, müssen Druckmittel angewandt werden, um normale Beziehungen zwischen diesem Arbeitgeber und seinem tunesischen Personal herzustellen. Zu dieser Frage fasste das Exekutivkomitee folgende Entschliessung:

"Das am 29. und 30. Juni 1953 in Kopenhagen tagende Exekutivkomitee der ITF hat Kenntnis genommen von dem Bericht über die Aktion des Sekretariats bezüglich der Rückgängigmachung der gegen Mitglieder des tunesischen Eisenbahnerverbandes wegen Beteiligung am Streik vom 1. April 1952 verfügten Entlassungen und andern Massregelungen. Es stellt fest, dass die unternommenen Schritte zwar nicht zu der völligen Aufhebung, wohl aber zu einer Milderung der gegen die Mitglieder im Dienste der tunesischen Eisenbahngesellschaft verhängten Strafen geführt haben. Was die Arbeitnehmer der Eisenbahngesellschaft Sfax-Gafsa betrifft, haben diese Schritte im vergangenen April das Versprechen bewirkt, gewisse Massregelungen aufzuheben bzw. abzuschwächen; dieses Versprechen ist jedoch noch nicht ausgeführt. Letztere Gesellschaft hat im Gegenteil seit dem 21. März 1953, d.h. dem Tag der Abreise der ITF-Delegation aus Tunesien, weitere 74 tunesische Eisenbahner entlassen.

Das Exekutivkomitee bestätigt, dass die französische Regierung und die französischen Behörden in Tunis der ITF ihre Unterstützung gegenüber den beiden Eisenbahngesellschaften gewährt haben. Es bedauert, dass die tunesische Eisenbahngesellschaft die Geste, die für die Herstellung normaler Beziehungen zur Berufsorganisation ihrer Arbeitnehmer unerlässlich ist, nur zur Hälfte ausgeführt hat. Es erneuert seinen Appell an diese Gesellschaft, auch die letzten Spuren der Massregelungen auszulöschen.

Das Exekutivkomitee verurteilt aufs schärfste die Unnachgiebigkeit der Eisenbahngesellschaft Sfax-Gafsa.

Infolgedessen beauftragt das Exekutivkomitee das Sekretariat der ITF:

- 1.) der französischen Regierung und insbesondere dem Staatssekretär und dem Generalresidenten Dank auszusprechen für die Unterstützung, die sie der ITF zugunsten der tunesischen Eisenbahner gewährt haben;
- 2.) die Regierung Frankreichs um weitere Unterstützung zu ersuchen mit dem Ziel, die völlige Rückgängigmachung der Strafmassnahmen gegen die Arbeitnehmer der tunesischen Eisenbahngesellschaft zu erreichen;
- 3.) im Benehmen mit den beteiligten angeschlossenen Organisationen zu prüfen, welche Mittel die ITF gegenüber der Eisenbahngesellschaft Sfax-Gafsa anwenden kann, und über das Ergebnis auf der nächsten Sitzung Bericht zu erstatten;
- 4.) die französische Regierung darauf hinzuweisen, dass das Verhalten der Eisenbahngesellschaft Sfax-Gafsa die Anwendung der ganzen Autorität der Regierung erfordert, einschliesslich der Kündigung des Konzessionsvertrages, auf Grund dessen diese Gesellschaft einen Teil des tunesischen Eisenbahnnetzes betreibt.

Das Exekutivkomitee bekundet aufs neue seine Sympathie mit den Bestrebungen der im tunesischen Gewerkschaftsbund organisierten Arbeiter. Es bedauert, dass den tunesischen Arbeiterorganisationen nicht die volle Freiheit gewährt wird, in ihrem Lande gewerkschaftliche Arbeit zu leisten, und dass sie daran behindert sind, sich in vollem Umfange an der Tätigkeit der internationalen Gewerkschaftsbewegung zu beteiligen."

Die Kampagne der Sektionen der Seeleute und Hafenarbeiter gegen die Reeder von Schiffen unter falscher Flagge wurde eingehend besprochen. Der Generalrat nahm mit Befriedigung zur Kenntnis, dass die Zahl der Schiffe, für die die einzelnen Gewerkschaften bzw. die ITF-Sondersektion für Seeleute Kollektivverträge abgeschlossen haben, zunimmt. Andererseits musste zugegeben werden, dass weiterhin zahlreiche Schiffe den Flaggen nichtmaritimer Länder unterstellt werden. Die zu dieser Frage angenommene Resolution lautet wie folgt:

"In Anbetracht der äusserst ernsten Lage, die die rasche Zunahme des Verfahrens der Unterstellung von Schiffen, die in Wirklichkeit Reedern anderer Nationalitäten gehören, unter die Flaggen Panamas, Honduras, Liberians, Costaricas und ähnlicher Staaten geschaffen hat,

Beglückwünscht der am 1. und 2. Juli 1953 in Kopenhagen tagende Generalrat der ITF die Hafenarbeiter- und Seemannsgewerkschaften der ITF, die Massnahmen ergriffen haben, um die infolge des erwähnten Verfahrens drohende Verschlechterung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute zu verhindern,

Der Generalrat fordert alle angeschlossenen Hafenarbeiter- und Seemannsgewerkschaften auf, aktiv am Kampf gegen die falsche Flaggen führenden Fahrzeuge teilzunehmen, damit die Besatzungen aller die Weltmeere befahrenden Schiffe anständige Arbeitsbedingungen erhalten."

Bei Prüfung der Fortschritte der Transportarbeiterfragen in der Internationalen Arbeitsorganisation stellte der Generalrat fest, dass die IAO scharfen Angriffen seitens der Hüter der Arbeitgeberinteressen ausgesetzt ist. Nach einer Aussprache fasste der Generalrat folgende Entschliessung:

"Der am 1. und 2. Juli 1953 in Kopenhagen tagende Generalrat der ITF nimmt zur Kenntnis, dass Wortführer der Arbeitgeber vorschlagen, die Bedeutung und Befugnisse der Industrieausschüsse der Internationalen Arbeitsorganisation einzuschränken, und dass gewisse Regierungen bereit sind, diese Vorschläge zu unterstützen. Er erachtet, dass diese Bestrebungen zu einer Kampagne gehören, die auf die Schwächung der Internationalen Arbeitsorganisation abzielt.

Die Internationale Arbeitsorganisation der Vereinten Nationen ist die einzige Institution, die beauftragt ist, der Gerechtigkeit in den Beziehungen zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern und in der Sozialgesetzgebung Geltung zu verschaffen, wie auch den sozialen Fortschritt zu fördern. Um diese Aufgabe immer wirksamer zu erfüllen, muss die IAO ihre Organe vervollkommen und ausbauen. Sie muss dies auch, um sich den Änderungen anzupassen, die sich aus der gesellschaftlichen Entwicklung ergeben. Die Industrieausschüsse, darunter der Binnenverkehrsausschuss, entsprechen dieser Notwendigkeit. Der Binnenverkehrsausschuss hat höchst nützliche Arbeit geleistet.

Infolgedessen protestiert der Generalrat nachdrücklich gegen alle Bestrebungen, den Zuständigkeits- und Aktionsbereich der IAO einzuschränken. Er verlangt eindringlich die Beibehaltung und Vervollkommnung des Binnenverkehrsausschusses der IAO und beauftragt das Sekretariat, diese Entschliessung dem Verwaltungsrat des IAA zur Kenntnis zu bringen."

Exekutivkomitee und Generalrat befassten sich ausserdem mit einer Reihe von internen Angelegenheiten. Der Finanzbericht für das Jahr 1952 wurde geprüft und genehmigt. Auch die Frage von Ort und Zeitpunkt des nächsten Kongresses der ITF, der im Sommer 1954 stattfinden soll, wurde erwogen, doch konnte kein endgültiger Beschluss gefasst werden. Der Beschluss, auf den 26. Oktober eine Konferenz der Eisenbahnersektion der ITF nach Rom einzuberufen, wurde bestätigt.

Exekutivkomitee und Generalrat nahmen mit Bedauern zur Kenntnis, dass der Präsident der ITF und Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes, Kollege Robert B r a t s c h i, seine gewerkschaftlichen Aemter auf das Jahresende niederlegen wird.

Tagung des Unterausschusses für Seenahverkehr

(ITF) Der Unterausschuss der Seeleutesektion der ITF, der sich mit dem Wettbewerbskampf in der Küstenschifffahrt und im Seenahverkehr

der Nord- und Ostsee befasst, hielt am 26. und 27. Juni 1953 in Kopenhagen seine erste Tagung ab.

Der Ausschuss, der von einer im vergangenen März in Stockholm durchgeführten regionalen Seeleutekonferenz der ITF ernannt wurde, setzt sich aus Offiziers- und Mannschaftsvertretern der Länder in der fraglichen Region zusammen. Es gehören ihm an: H. Hildebrand (Deutschland), P. de Vries (Niederlande), T. Sonstebj (Norwegen), J. Svensson (Schweden), T. Yates (Grossbritannien, in Kopenhagen vertreten durch A. Manson), D.S. Tennant (Grossbritannien), der in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Seeleutesektion der ITF die Tagung leitete, und O. Becu (Generalsekretär der ITF).

Der Arbeitsauftrag des Ausschusses umfasst insbesondere das Studium der sozialen Lage der Seeleute in allen ihren Aspekten unter den Flaggen der betreffenden Länder. Dem Ausschuss lag eine ausführliche vergleichende Uebersicht über die mit Schiffen verschiedener Tonnage verbundenen Personalkosten wie Heuern, Dienstalterszulagen, Zweiwachenzuschläge, Abgeltung der Sonntage, Jahresurlaub, soziale

Sicherheit, Verpflegung und Mehrarbeit vor, sowie eine Analyse des Wettbewerbsproblems vom sozialen und wirtschaftlichen Standpunkt aus.

Auf der Kopenhagener Tagung wurden gute Fortschritte erzielt. Der Ausschuss beschloss, Mitte September wiederum zusammenzutreten, wahrscheinlich in London, um seinen Bericht fertigzustellen, der alsdann von einer Regionalkonferenz der Seeleutesektion der ITF geprüft werden wird.

Die Seeleutesektion der ITF hat die IAO ersucht, eine dreigliedrige regionale Seefahrtskonferenz für Nordwesteuropa zur Behandlung des dringenden Wettbewerbsproblems einzuberufen. Ein dreigliedriger Unterausschuss des Paritätischen Seefahrtsausschusses der IAO soll im kommenden Februar zusammentreten.

An dieser Tagung werden Vertreter der Regierungen, Reeder und Seeleute aus acht europäischen Ländern an der Ost- und Nordsee teilnehmen: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Grossbritannien, die Niederlande, Norwegen und Schweden. Sie soll darüber entscheiden, ob es notwendig ist, eine dreigliedrige Regionalkonferenz zur Besprechung von Heuern, Arbeitszeit, Bemannung und anderen den Wettbewerbskampf im Seenahverkehr Nordwesteuropas beeinflussenden sozialen Faktoren zu veranstalten.

Noch vor der Tagung des dreigliedrigen Unterausschusses wird die ITF-Seeleutesektion einen Bericht ausarbeiten und der IAO unterbreiten, der den Beitrag beschreiben wird, den die Seeleute zu einer Lösung des zur Diskussion stehenden Problems leisten können.

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Erhöhung der Arbeiterlöhne

(ITF) Wie im Pressebericht 12/13 vom 29. Juni 1953 vorausgesagt, sind die Verhandlungen der Gewerkschaft

der Eisenbahner Deutschlands (ein ITF-Mitglied) mit der Deutschen Bundesbahn über eine Erhöhung der Löhne der Bundesbahnarbeiter erfolgreich verlaufen.

Auf Grund des am 17. Juni unterzeichneten Tarifvertrages werden die Stundenlöhne der Bundesbahnarbeiter mit Wirkung ab 1. Juli 1953 um durchschnittlich 8 Pfg. erhöht. Gleichzeitig wird eine neue Lohngruppeneinteilung geschaffen und die beiden niedrigsten der zehn Ortslohnklassen werden abgeschafft.

Eine weitere im neuen Vertrag enthaltene Verbesserung betrifft die Weiterzahlung des früheren Lohnes an diejenigen ständigen Arbeiter, die wegen fortgeschrittenen Alters ihre übliche Arbeit nicht weiter leisten können und Pflichten zugewiesen erhalten, mit denen normalerweise ein niedrigerer Lohn verbunden ist. Auf Grund des früheren Vertrags trat diese Bestimmung in Kraft nach Vollendung des 60. Lebensjahres und 25 Dienstjahren bei der Eisenbahn. Die Altersgrenze wurde jetzt auf 55 Jahre, die Dienstdauer auf 20 Jahre herabgesetzt. Ausserdem wird für alle Arbeiter vom 60. Lebensjahr an und bei einer Dienstzeit von 25 Jahren eine absolute Lohnsicherung eintreten, ohne dass die Vorlage eines ärztlichen Gutachtens erforderlich ist.

Die GdED erklärt in ihrem Organ "Der deutsche Eisenbahner" zu diesen Ergebnissen, dass sie im Hinblick auf die finanzielle Lage der Bundesbahn als zufriedenstellend gelten dürfen.

GROSSBRITANNIEN
Lohnforderungen

(ITF) Die Arbeitnehmervertreter im paritätischen Ausschuss, der für die Arbeitsbedingungen und Löhne des Werkstättenpersonals der britischen Bahnen zuständig ist, beabsichtigen im Namen von rund 116.000 Werkstättenarbeitern Lohnforderungen vorzutragen. Beteiligt sind zwei Gewerkschaften: der Landesverband der britischen Eisenbahner (ein ITF-Mitglied) und die Konföderation der Schiffbau- und Metallarbeitergewerkschaften. Letztere hat ausserhalb des Eisenbahnbetriebs bereits die Forderung nach einer Erhöhung der Metallarbeiterlöhne um 15 % erhoben.

Was das Werkstättenpersonal betrifft, ist die Höhe der Forderung noch nicht bestimmt. Die letzte ihm gewährte Lohnerhöhung geht auf März 1952 zurück, als ein Arbeitsgericht den Wochenlohn mit Wirkung ab September 1951 um 8s. bis 9/6d. erhöhte.

Die drei der ITF angeschlossenen britischen Eisenbahnergewerkschaften haben ausserdem auf einer gemeinsamen Tagung beschlossen, für gewisse andere Arbeitnehmer der Britischen Bahnen eine Lohnerhöhung von 15 % zu fordern. Diese Forderung wurde am 3. Juli offiziell vorgelegt.

JAPAN
Protest gegen
Anti-Streikgesetz

(ITF) Zum Protest gegen ein vom japanischen Parlament geplantes Anti-Streikgesetz hat die japanische Vereinigung der Privatbahnergewerkschaften, die der ITF angehört, ihre Gewerkschaften angewiesen, nach dem 25. Juni einzelne Streikaktionen einzuleiten und im Parlament eine Protestdemonstration durchzuführen.

Diese Massnahme folgt auf eine vom Japanischen Gewerkschaftsbund (drei Millionen Mitglieder) organisierte allgemeine Protestbewegung unter der japanischen Arbeiterschaft. Unter den empfohlenen Kampfmassnahmen befinden sich: Eintägige und kürzere Streiks, Teilstreiks, Verweigerung von Ueberstunden, Hunger- und Sitzstreiks.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

SCHWEDEN
Lohnerhöhungen für die
Arbeitnehmer der privaten
Strassenverkehrsbetriebe

(ITF) Auf Grund des erfolgreichen Ausgangs von Verhandlungen zwischen dem der ITF angeschlossenen schwedischen Transportarbeiterverband und der Arbeitgebervereinigung erhalten die Arbeitnehmer der privaten schwedischen Omnibus- und Strassen-transportbetriebe Lohnerhöhungen, die zwischen 5 und 7 Kronen (1 Kr. = 14,50 schwed. Kr.) pro Woche ausmachen.

Der neue, vor einem Vermittlungsausschuss ausgehandelte Vertrag hat eine Gültigkeitsdauer von zwei Jahren und berührt rund 18.000 Arbeitnehmer. Die Lohnerhöhung beträgt für Chauffeure in Stockholm, Göteborg und Malmö 5 Kr. pro Woche, für alle übrigen Chauffeure 7 Kr. In den beiden erstgenannten Städten erhalten die Kraftfahrer eine Entschädigung für Arbeitsleistungen während "unbequemer Tagesstunden". Sie beträgt 1 Kr. für jede Arbeitsstunde zwischen 22.00 und 06.00 Uhr.

Das Personal der Autobusstationen erhält ebenfalls eine Erhöhung von 7 Kr., die Arbeitnehmer in den Ortslohngruppen 5 und 3 2 bzw. 1 Kr.

ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

BELGIEN

Neuer 24-stündiger Streik
der Brüsseler Strassenbahner

(ITF) Am 2. Juli nahmen die Brüsseler Strassenbahner zum zweitenmal innerhalb von zwei Wochen an einem 24-stündigen Streik

zur Unterstützung der vom Belgischen Transportarbeiterverband (ein ITF-Mitglied) erhobenen Forderung nach einer Lohnerhöhung von 3 % teil. Die erste Arbeitsniederlegung hatte am 18. Juni stattgefunden. Die Brüsseler Strassenbahner streben Lohngleichheit mit ihren Kollegen in Antwerpen an.

FRANKREICH

Forderungen der städtischen
Verkehrsarbeiter

(ITF) Es besteht Grund zu der Annahme, dass das Nachlassen der Agitation der Arbeiter der städtischen Verkehrsbetriebe in

Frankreich um bessere Arbeitsverhältnisse und höhere Löhne eine vorübergehende Erscheinung ist und dass sie ihre Bemühungen nach der Urlaubszeit wieder aufnehmen werden.

Die französischen Strassenbahner und das Omnibuspersonal der städtischen Personenverkehrs-Gesellschaften haben ihre Forderungen schon seit mehreren Monaten mit verschiedenen Mitteln einschliesslich 24-stündiger Arbeitsniederlegungen vorangetrieben. Rund 11.000 Arbeitnehmer des Betriebsdienstes sind direkt berührt, doch hat sich ihnen das Werkstätten-, das Wartungs- und auch das Büropersonal oft angeschlossen.

Mit dem Hinweis darauf, dass ihre Löhne seit dem 10. September 1951 nicht mehr angepasst worden sind, fordern sie: eine Lohnerhöhung, die Abschaffung der Ortslohnstaffel, eine Erhöhung des garantierten Mindestlohnes, eine Revision der Klassifikation, keine Sozialversicherungszüge vom Mehrarbeitslohn, eine Erhöhung der Pensionen und den Abschluss eines landesweiten Tarifvertrages für die Arbeitnehmer des städtischen Verkehrs.

GROSSBRITANNIEN

Lohnforderungen der
Strassenbahner und
des Autobuspersonals

(ITF) Der der ITF angeschlossene britische Transportarbeiterverband fordert bedeutende Lohnerhöhungen für rund 165.000 Strassenbahner und Omnibuschauffeure und -schaffner.

Tagungen der entsprechenden paritätischen Ausschüsse zur Behandlung dieser Forderungen waren auf den 10. und 22. Juli festgesetzt.

HAFENARBEITER

NIEDERLANDE

Neuer Tarifvertrag

(ITF) Der der ITF angeschlossene holländische Transportarbeiterverband gibt den Abschluss von Verhandlungen

mit den Reedervereinigungen über einen neuen Tarifvertrag für die Hafendarbeiter im Amsterdam und Rotterdam bekannt.

Der neue Vertrag entspricht weitgehend dem früheren Tarifvertrag. Seine Laufzeit beträgt allerdings zwei Jahre (ab 1. Juni 1953); frühere Verträge waren auf ein Jahr befristet. Die wichtige Bestimmung, wonach bei jeder merklichen Veränderung der Wirtschaftslage eine Revision der Lohnsätze verlangt werden kann, wurde beibehalten. Eine

neue Bestimmung sieht vor, dass die Hafendarbeiter im Amsterdam denselben Zuschlag für Nacharbeit erhalten wie ihre Kollegen in Rotterdam (100 % anstatt 50 %), womit ein ungerechter Unterschied verschwindet.

Unser Mitgliedsverband gibt ausserdem den Abschluss eines Tarifvertrags für Installations-, Lager- und Kühlhausarbeiter in Amsterdam und Rotterdam bekannt, für die früher die Metallarbeitergewerkschaften zuständig waren.

VEREINIGTE STAATEN

Hafenarbeitergewerkschaft
unterbreitet Plan zur
Abschaffung des "shape-up"

(ITF) Der der ITF angeschlossene amerikanische Hafenarbeiterverband (International Longshoremen's Association) gibt bekannt, dass er einen Plan zur Abschaffung des

"shape-up"-Systems der Einstellung von Hafendarbeitern ausgearbeitet hat. Das System des "shape-up", d.h. der freien Auswahl der Hafendarbeiter durch einen Vorarbeiter (hiring boss) an jedem einzelnen Pier, war in letzter Zeit einer nicht unbedeutenden Kritik ausgesetzt. Die Vorschläge der Gewerkschaft haben den Zweck, angeblichen Missbräuchen beim Anheuern ein Ende zu setzen.

Die Vorschläge der Gewerkschaft lauten wie folgt:

- 1.) Im Hafen von New York sind zwölf von Gewerkschaften und Arbeitgebern gemeinsam zu betreibende Arbeitsverteilungsstellen einzurichten.
- 2.) Alle regelmässigen Arbeitsgruppen sind den Piers zuzuweisen, wo sie früher schon gearbeitet haben. Andere Gruppen und einzelne Hafendarbeiter haben sich zu der nächstliegenden Arbeitsverteilungsstelle zu begeben, von der sie in der Reihenfolge ihrer Anmeldung und in Rotation Arbeit zugewiesen erhalten.
- 3.) Wenn für eine regelmässige Gruppe am üblichen Pier keine Arbeit vorhanden ist, begibt sich diese Gruppe zur Hauptarbeitsverteilungsstelle zur Eintragung. Einzelne Hafendarbeiter tun dasselbe.
- 4.) Die Arbeitsverteilungsstellen werden von den Arbeitgebern finanziert, aber von diesen gemeinsam mit den Gewerkschaften verwaltet.
- 5.) Ein Schlichtungsausschuss, bestehend aus vier Gewerkschafts- und vier Arbeitgebervertretern, ist mit der Behandlung von Beschwerden der Hafendarbeiter und Streitfällen bezüglich der Auslegung vertraglicher Bestimmungen zu beauftragen. Kommt ein Mehrheitsbeschluss nicht zustande, so ist die Auseinandersetzung einem unparteiischen Schlichter vorzulegen.
- 6.) Für den Fall der Verletzung der Vereinbarung über die Arbeitsverteilungsstellen seitens der Arbeitgeber sind Strafen vorzusehen; Gewerkschaftsfunktionäre, die sich eines solchen Vergehens schuldig machen, verlieren ihre Stellung oder werden aus der Gewerkschaft ausgeschlossen. Solche Verletzungen sind beim Schlichtungsausschuss anzuzeigen.

Dieser von einem Ausschuss von 18 Gewerkschaftsfunktionären des Gebiets von New York ausgearbeitete Plan soll der gesetzgebenden Versammlung des Staates New York und der Neuyorker Reedervereinigung unterbreitet werden. Der Vertrag der Gewerkschaft mit der Reedervereinigung erlischt am 30. September.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Erfolgreicher Boykott
eines Panamaschiffs

(ITF) Infolge einer gemeinsamen Boykottaktion der ITF und des ihr angeschlossenen belgischen Transportarbeiterverbandes im Hafen von

Antwerpen hat die Reederei das unzulängliche Verhältnisse aufweisenden, unter der Flagge Panamas fahrenden Schiffs "Areti" in einen Vertrag eingewilligt, der sämtlichen Besatzungsmitgliedern britische Heuern und Arbeitsbedingungen garantiert. Die Reederei hat ausserdem Schritte unternommen, um die Verhältnisse an Bord zu verbessern, was Mannschaftsquartiere, Hygiene und Sicherheitsvorrichtungen betrifft.

(Ein ausführlicher Bericht über diese Boykottaktion ist in der Anlage zu finden.)

Grossbritannien ratifiziert
Übereinkommen über die
soziale Sicherheit

(ITF) Das Internationale Arbeitsamt gibt bekannt, dass Grossbritannien am 20. Mai 1953 das Übereinkommen über die Soziale Sicherheit der Seeleute (1946) formell ratifiziert hat.

Das Übereinkommen bestimmt, dass die Seeleute, die auf den im ratifizierenden Land eingetragenen Schiffen arbeiten, ärztliche Betreuung, Krankengeld, Arbeitslosenunterstützung und Alters- und Invalidenrenten erhalten müssen, die den Leistungen, auf die andere Arbeiter in demselben Land Anrecht haben, in keiner Weise nachstehen. Verunfallt der Seemann im Ausland, so hat er Anspruch auf ärztliche Behandlung, eine Unterhaltszulage und kostenlose Heimschaffung. Ausserdem erhält er die volle Heuer für einen Zeitraum von mindestens zwölf Wochen, es sei denn, dass man für ihn passende Beschäftigung gefunden hat oder dass er vor Ablauf dieser Frist heimgeschafft wurde. Stirbt ein Seemann, so haben seine Angehörigen Anrecht auf Leistungen in bar, die mindestens den Leistungen entsprechen müssen, welche die Angehörigen anderer Arbeitnehmer im Registrierungsland des Fahrzeugs erhalten.

Das Übereinkommen legt ferner fest, dass ausländische Seeleute und ihre Angehörigen gleich zu behandeln sind wie die Staatsangehörigen des Registrierungslandes des Fahrzeugs, was die nationale Gesetzgebung bezüglich der Haftung der Reederei für die soziale Sicherheit betrifft.

Das Übereinkommen wird sechs Monate nach seiner Ratifizierung durch sieben der wichtigsten Seefahrtsländer in Kraft treten. Bisher haben erst Frankreich und Grossbritannien die Ratifizierung vollzogen.

GROSSBRITANNIEN

Neue Vorschriften über
die Unterkunft an Bord
von Schiffen

(ITF) Der britische Verkehrsminister hat angekündigt, dass am 1. Januar 1954 neue Vorschriften bezüglich der Unterbringung der Besatzungen an Bord britischer Handelsschiffe in Kraft

treten werden.

Diese Vorschriften stützen sich auf die einschlägigen Abschnitte des Seattle-Übereinkommens Nr. 68 über die Verpflegung der Schiffsbesatzungen und bringen ausserdem die Vorschriften von Übereinkommen Nr. 92 (ursprünglich Nr. 75, Seattle 1946) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (von der Internationalen Arbeitskonferenz 1949 angenommen) zur Anwendung. Es wird erwartet, dass Grossbritannien beide diese Übereinkommen in naher Zukunft ratifizieren wird. Die neuen

Vorschriften bedeuten nicht nur eine Anwendung von Uebereinkommen Nr. 92, sondern gehen in mancher Hinsicht darüber hinaus und gelten auch für Schiffe ausserhalb des Bereichs der Konvention.

Die insgesamt 39 Vorschriften befassen sich mit allen Einzelheiten der Unterkunft an Bord. Sie beziehen sich auf Waschgelegenheiten, Beleuchtung, Heizung, Proviantlager usw. sowie auf die Instandhaltung und Inspektion der Mannschaftsräume. Sie gelten für alle britischen Schiffe, mit Ausnahme von Fischereifahrzeugen, Vergnügungsyachten und Fahrzeugen einer für Leuchttürme verantwortlichen Behörde und legen z.B. fest, dass die Schlafräume sich mittschiffs oder achtern über der Ladelinie befinden müssen. Ausser in besonderen Fällen dürfen nicht mehr als vier Personen in einem Schlafräum untergebracht sein und es dürfen nicht mehr als zwei Kojen übereinander liegen. Auf Schiffen von 3.000 BRT oder mehr muss pro Person eine Bodenfläche von mindestens 2,87qm (30 Quadratfuss) vorhanden sein.

Weiter ist vorgeschrieben, dass alle Schiffe, mit Ausnahme der Walfänger und Schlepper, die sich mit einer Besatzung von mindestens fünfzehn Mann länger als 3 Tage ununterbrochen auf See befinden, einen Raum aufweisen müssen, der als ständiges Krankenzimmer für die Besatzung eingerichtet ist.

ITALIEN

Sozialversicherungsver- einbarung für italienische Seeleute auf Panamaschiffen

(ITF) Der der ITF angeschlossene italienische Seeleuteverband (Federazione Gente del Mare) gibt bekannt, dass er mit der Panamareederei Home Lines Inc. eine Vereinbarung über Sozialversicherungs-

beiträge abgeschlossen hat.

In dieser am 9. Mai unterzeichneten Abmachung verpflichtet sich die Reederei, für diejenigen italienischen Seeleute, die mindestens zwölf Monate lang ununterbrochen auf einem ihrer Schiffe Dienst getan haben (sechs Monate bei Abmusterung wegen Unfall oder Erkrankung), die Reederbeiträge an die Invaliden- und Alterspensionskasse der Seeleute zu zahlen.

Es handelt sich um die Beiträge, die die italienischen Reeder auf Grund gesetzlicher Vorschriften für ihre italienischen Besatzungen entrichten müssen, auf ausländische Gesellschaften jedoch selbst dann nicht zur Anwendung gelangen, wenn sie italienische Seeleute nach den Bedingungen des für Schiffe der italienischen Flagge geltenden nationalen Tarifvertrags anheuern.

Besondere Arbeitslosenunter- stützung für italienische Seeleute

(ITF) Die der ITF angeschlossene italienische Seemannsgewerkschaft (Federazione Gente del Mare) gibt bekannt, dass alle arbeitslosen registrierten italienischen Seeleute

auf Grund eines vom 3. Juni 1953 datierten ministeriellen Dekrets eine besondere Arbeitslosenunterstützung erhalten. Sie beträgt 220 L (£1 = L. 1,750) im Tag. Dazu kommen 80 L für jedes Kind unter 16 Jahren und unterstützungsbedürftige Eltern. Die Unterstützung wird höchstens 90 Tage lang gewährt.

Bei Arbeitslosigkeit infolge Erkrankung hat der Seemann Anspruch auf die besondere Arbeitslosenunterstützung, wenn er mindestens 60 Tage lang aus einer Seemannskrankenkasse Krankengeld bezogen hat.

Dieses Dekret gilt für alle italienischen Seeleute, die ein Seefahrtsbuch haben und in einem italienischen Hafen abgemustert wurden.

Unser Mitgliedsverband weist in seinem offiziellen Organ "Gente di Mare" darauf hin, dass er in Vorstellungen beim Arbeitsministerium erreicht hat, dass die besondere Arbeitslosenunterstützung nicht nur den infolge des "Rotationssystems" arbeitslosen Seeleuten, sondern auch allen andern auf Beschäftigung wartenden Seeleuten gewährt wird. Infolgedessen ist die Zahl der Unterstützungsberechtigten von 5.000 auf 40.000 angewachsen.

NORWEGEN

Neues norwegisches Seemannsgesetz

(ITF) Das norwegische Parlament verabschiedete am 3. Juli ein neues Seemannsgesetz. Der volle Wortlaut liegt im Augenblick noch nicht vor,

doch heisst es, dass das Gesetz im Vergleich zum früheren Seemannsgesetz eine Reihe von Verbesserungen und neuen Bestimmungen enthält.

Funker und Elektriker gelten nun als Offiziere. Die Heuerzahlung beginnt mit dem Anmusterungstage und alle Seeleute haben Anspruch auf kostenlose Heimsechaffung sowie auf Krankengeld.

Lohnkonflikt der Steuerleute

(ITF) Das Lohnschiedsgericht, das zur Schlichtung des Lohnstreits zwischen dem der ITF angeschlossenen norwegischen Verband der Steuerleute und der

norwegischen Reedervereinigung eingesetzt wurde, hat nun einen Schiedsspruch gefällt. Es war nicht möglich, sich auf eine Lohnerhöhung zu einigen, weshalb der Schiedsspruch im wesentlichen dem Entscheid des staatlichen Schlichters (siehe Pressebericht Nr. 11 vom 1.6.1953) entspricht: der geltende Vertrag soll bis zum 31. März 1954 in Kraft bleiben.

Dieser Schiedsspruch berührt die Steuerleute und Tankerkapitäne der Küstenschiffahrt und die Kapitäne im örtlichen Verkehr.

Die Auseinandersetzung ging auf 1952 zurück. Damals wurde im Verlauf der Lohnverhandlungen vereinbart, dass während der Gültigkeitsdauer der neuen Heuern eine neue Lohnberechnungsgrundlage auf dem Verhandlungswege ausgearbeitet würde. Die diesbezüglichen Besprechungen begannen im Januar 1953, und obschon man einig war, dass nicht mehr das Dienstalter sondern die Fahrzeugtonnage zur Grundlage genommen werden sollte, kam es zu keiner Verständigung über ein bestimmtes Klassifikationssystem.

SKANDINAVIEN

Protest gegen schlechte Behandlung der Seeleute in gewissen Häfen

(ITF) Die Behandlung, die den Seeleuten in den Häfen des Schwarzen Meeres und einer Reihe südamerikanischer Länder zuteil wird, war Gegenstand eines scharfen Protestes der Jahrestagung

der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, die vor kurzem in Mariehamn auf Åland stattgefunden hat.

Im Namen ihrer 192.000 Mitglieder fasste die alle Seemanns- und Transportarbeitergewerkschaften der skandinavischen Länder umfassende Vereinigung eine Entschliessung, die die diskriminierende Behandlung der Seeleute in diesen Häfen verurteilt. Verweigerung des Landgangs, Bussen und Strafen für geringfügige Vergehen und die Einschränkung der traditionellen Freiheiten der Seeleute könnten nicht stillschweigend hingenommen werden. Die Vereinigung verlangte, dass diese Freiheiten in allen Ländern respektiert werden.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

VEREINIGTE STAATEN

Streik der TWA-Navigatoren

(ITF) Navigatoren der in den Vereinigten Staaten beheimateten Luftfahrtgesellschaft "Trans World

Airlines" streikten am 10. Juli zum Protest gegen die Weigerung der Gesellschaft, auf ihren Beschluss, auf der Route Rom - Paris keine Navigatoren mehr einzusetzen, zurückzukommen.

Die Navigatoren stellen sich auf den Standpunkt, dass diese Massnahme eine Verletzung ihres erst im Juni 1954 ablaufenden Vertrags darstellt. Sie fordern Wiedereinsetzung bis zum Abschluss einer Untersuchung über die Erfordernisse der Betriebssicherheit auf dieser Route. Am Streik sind 94 Navigatoren beteiligt.

Die Bemühungen des Schlichtungsamtes der Vereinigten Staaten, den Streitfall beizulegen, sind bisher erfolglos verlaufen. Die Aufgabe des Schlichters wurde dadurch noch weiter erschwert, dass die Gesellschaft die Navigatoren, die sich für die planmässigen Flüge nicht einfanden, entliess.

Die Navigatoren befürchten, dass ihre Nichtverwendung auf gewissen Strecken durch "Trans World Airlines" dazu führen dürfte, dass im ausseramerikanischen Betrieb ganz auf sie verzichtet wird. Wenn andere Gesellschaften dieses Beispiel nachahmen, wird eine allgemeine Verschlechterung in der Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen die Folge sein.

BOYKOTT DES PANAMASCHIFFS "ARETI" IN ANTWERPEN

Nach einer durch ihren Vertreter in Antwerpen durchgeführten Inspektion beschloss die der ITF angeschlossene belgische Transportarbeitergewerkschaft (BTB) am 19. Juni, gegen das Panamaschiff "Areti" in Uebereinstimmung mit der Politik der ITF bezüglich der den internationalen Anforderungen nicht genügenden Schiffe vorzugehen. *) Es wurde ein Boykott verhängt und die Hafendarbeiter weigerten sich, Ladearbeiten durchzuführen. Das Schiff lag bis zum 25. Juni still. Der Sonderbeauftragte der ITF-Seeleutesektion hielt sich im Zusammenhang mit dieser Aktion in Antwerpen auf.

Die "Areti" ist ein im Jahre 1920 gebautes Schiff von 3.330 BRT. Sie gehört einer portugiesischen Reederei, ist aber im Namen der Firma Apostolo Compañia de Navigacion in Panama eingetragen. Die "Areti" befördert Stahl zwischen Antwerpen und dem rumänischen Hafen Konstanza.

Mängel jeder Art

Die "Areti", die der ITF seit einiger Zeit als ein besonders schlimmes Beispiel eines Panamaschiffs bekannt ist, wurde später von den Vertretern der belgischen Transportarbeitergewerkschaft nochmals besucht. Diesmal war auch der Sonderbeauftragte der ITF dabei.

Eine gründliche Untersuchung förderte Schmutz, Rost, schadhafte Kabel und Taue und allgemein vernachlässigte Einrichtungen zutage. Die Rettungsboote waren nicht richtig ausgerüstet. Offensichtlich schon längst beschädigte Wasserleitungen waren nicht repariert. Die sanitären Verhältnisse waren primitiv, selbst wenn man das Alter des Schiffs berücksichtigt. Die Kojen lagen direkt an der rostigen Schiffswand, die nicht einmal gestrichen war. Tageslicht drang in diese Räume, in denen je sechs Seeleute untergebracht waren, durch zwei Bullaugen mit einem Durchmesser von nur 15 cm ein. Um zu verhindern, dass die Zigarettenasche auf den ungedeckten Stahlboden dieser "Kabinen" fiel, hatte einer der Seeleute eine Zigarettenschachtel an einen Hocker angebunden, der als Nachttisch diente. Die Matratzen waren so dünn, dass sie kaum vor den darunterliegenden Stahlbändern Schutz boten.

Am schlimmsten sah jedoch die Küche aus. Sie war unbeschreiblich schmutzig. Jeder Anstrich fehlte. Der Koch hatte offenbar das Schlimmste zu verhüten versucht, konnte die Zustände jedoch nicht allein beheben. Es ist ein Wunder, dass nicht die gesamte Besatzung durch die in dieser Küche zubereitete Nahrung vergiftet wurde.

Aber nicht nur das Schiff und seine Ausrüstung liessen zu wünschen übrig, sondern auch die Heuern reichten an internationale Normen nicht heran. Die Monatsheuern betrug z.B.:

*) Siehe Pressebericht Nr. 12/13, Seite 108.

Koch	£20. 0. 0
Schmierer	£23.15. 0
Vollmatrosen	£23.15. 0
Bootsmann und Chefsteward	£31. 5. 0

Die ITF stellt Forderungen

Nach der Besichtigung der "Areti" wurden der Reederei folgende Forderungen vorgelegt:

- a) Das Lebensrettungsgerät muss den Bestimmungen des Uebereinkommens über die Sicherheit des Lebens auf See (1948) entsprechen. Der Nachweis ist durch ein amtliches Zertifikat beizubringen.
- b) Alle Hebeegeräte, einschl. Kabel, Taue usw. müssen sich in einwandfreiem Zustand befinden, was durch eine Bescheinigung nachzuweisen ist.
- c) Das Schiff ist zu reinigen und vor allem sind die Mannschaftsräume und die Küche zu putzen und anzustreichen.
- d) Sämtliche Mannschaftsräume sind mit fliessendem Wasser auszustatten.
- e) Es ist neues Bettzeug, Besteck und Geschirr auszugeben.
- f) Ein neuer Tarifvertrag, der NMB-Heuern und -Arbeitsbedingungen und britische Bemannungsskalen vorschreibt, ist abzuschliessen.
- g) Eine Vereinbarung ist zu treffen über die Leistung von Beiträgen an die Internationale Wohlfahrtskasse für Seeleute der ITF.
- h) Die Reederei muss sich verpflichten, monatlich die Beiträge der Besatzungsmitglieder an die Sondersektion der ITF von den Heuern einzubehalten.

Der Agent der Reederei und der Kapitän schritten an die Ausführung der ersten fünf Punkte.

Einschüchterungsversuche

Im Versuch, den letzten drei Forderungen auszuweichen, wurden der Konsul und Vizekonsul Panamas an Bord gerufen. Während dieses Besuchs unterhielt sich letzterer mit den Besatzungsmitgliedern, die sich einschüchtern liessen. Noch am selben Tag erhielt der Sonderbeauftragte der ITF ein Schreiben des Konsuls, in dem der Versuch unternommen wurde, die Vertreter der belgischen Transportarbeitergewerkschaft und der ITF von ihrem Vorhaben abzubringen, was natürlich nicht gelang. Der Reederagent wurde im Gegenteil davon in Kenntnis gesetzt, dass es, was die Gewerkschaftsorganisationen betreffe, um nichts anderes gehe als um einen gewöhnlichen Arbeitskonflikt.

Der Reeder erscheint auf der Bildfläche

Daraufhin unternahm der Agent neue Bemühungen, den Reeder nach Antwerpen kommen zu lassen, was ihm schliesslich gelang. Am 24. Juni fanden Besprechungen statt, die fast den ganzen Tag andauerten. Sie endeten damit, dass der Reeder alle erforderlichen Vereinbarungen unterzeichnete und erneut bestätigte, dass er den ersten fünf Punkten zugestimmt hatte.

Die einzige noch zu lösende Frage war die der Bemannungsstärke. Ursprünglich waren der Kapitän und der erste Steuermann die einzigen Decksoffiziere und im Maschinenraum gab es nur den ersten und zweiten Ingenieur. Der Reeder verpflichtete sich, zwei weitere Decksoffiziere und zwei weitere Ingenieure einzustellen. Ausserdem erklärte er sich bereit, eine Hilfe für den Koch, einen Donkeymann und einen weiteren Vollmatrosen anzuheuern.

Erst als diese Vereinbarungen getroffen waren, wurden die Ladearbeiten wieder aufgenommen. Die ganze Aktion hatte bis zu ihrem erfolgreichen Abschluss eine Woche gedauert. Andere Reeder solcher Panamaschiffe mögen hartnäckiger sein. Das wird jedoch nur bedeuten, dass ihre Schiffe länger aufgehalten werden.